

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 26. Warszawa, 27 sierpnia 1934 r. Rok XVI

T R E Ś Ć:

SPRAWY FINANSOWE.

151.

„Nr. F. R. II. 9/29 z dnia 8 sierpnia 1934 r. w przedmiocie oprocentowania kredytowych należności przewozowych.

Z ważnością od 1 sierpnia 1934 r. należy stosować przy kredytowanych należnościach przewozowych stopę procentową w wysokości 7% (siedem procent)".

152.

Nr. F. R. II. 9/31 z dnia 10 sierpnia 1934 r. w sprawie udzielania dwutygodniowych kredytów przewozowych.

„Z ważnością od 15 sierpnia 1934 r. upoważnia się Dyrekcje do udzielania we własnym zakresie działania poszczególnych firm na ich prośby dwutygodniowego kredytu przewozowego w wysokości zależnej od uznania Dyrekcji na zasadach ogólnie obowiązujących przepisów.

Udzielanie kredytu przewozowego z terminem dłuższym, aniżeli dwutygodniowy, pozostaje nadal w kompetencji Ministerstwa Komunikacji.

Uzyskiwanie opinji w Ministerstwie Skarbu co do dostateczności składanych przez firmy zabezpieczeń kredytu przewozowego należy tak w jednym jak i drugim wypadku do dyrekcji."

SPRAWY DROGOWO - KOLEJOWE.

153.

U S T A W A

z dnia 13 marca 1934 r.

o oddaleniu budowli, składów, zadrzewienia i robót ziemnych od linij kolejowych oraz o pasach ochronnych przeciwpożarowych i zasłonach odśnieżnych.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 28 z dn. 31.III. 1934, poz. 220).

Art. 1. (1) Budowle ogniotrwałe można wznosić lub przebudowywać w odległości nie mniej niż 4 m, budowle nieogniotrwałe o ogniotrwałem pokryciu dachów w odległości nie mniejszej niż 20, m budowle nieogniotrwałe o nieogniotrwałem pokryciu dachów i budowle, przeznaczone na składy materjałów łatwopalnych, w odległości nie mniejszej niż 30 m od osi najbliższego toru kolejowego. Przepisu powyższego, o ile dotyczy on budowli ogniotrwałych, nie stosuje się, jeżeli tory kolejowe są położone w wykopie o głębokości ponad 7 m.

(2) Budowle ogniotrwałe, przeznaczone na zakłady o większych paleniskach, jak kuźnie, odlewnie, suszarnie i t. p., można wznosić lub przebudowywać w odległości nie mniejszej niż 8 m od osi najbliższego toru kolejowego.

(3) Składy materjałów łatwopalnych, nie zabezpieczone przed iskrami parowozów, jak również przedmioty łatwopalne, powinny być oddalone co najmniej o 40 m od osi najbliższego toru kolejowego. Postanowienie to nie dotyczy zbiorów ziemiopłodów w czasie ich uprzątania z pola.

Art. 2. Przy stawianiu składów olejów mineralnych, niezależnie od postanowień prawa budowlanego i przemysłowego oraz wydanych na ich podstawie rozporządzeń, a w szczególności przepisów o przechowywaniu i magazynowaniu olejów mineralnych przez zakłady przemysłowe, obowiązują następujące postanowienia:

1) Składy olejów mineralnych I i II klasy niebezpieczeństwa, określonych w powołanych wyżej przepisach, o pojemności do 50 tonn, można stawiać w odległości nie mniejszej niż 30 m od osi najbliższego toru kolejowego lub od budowli, służących celom eksploatacji kolei; przy pojemności takich składów ponad 50 tonn wskazaną odległość należy zwiększyć co najmniej do 50 m.

2) Składy olejów mineralnych III klasy niebezpieczeństwa o pojemności do 50 tonn można stawiać w odległości nie mniejszej niż 10 m od osi najbliższego toru kolejowego lub od budowli, służących celom eksploatacji kolei; przy pojemności takich składów ponad 50 tonn wskazaną odległość należy zwiększyć co najmniej do 20 m.

Art. 3. Jeżeli tory kolejowe są położone na nasypach, odległości budowli nieogniotrwałych, składów materjałów łatwopalnych, jako też składów olejów mineralnych od osi najbliższego toru kolejowego należy zwiększyć o 1,5 h, przyczem „h" jest różnicą poziomów krawędzi torowiska i terenu budowli; zwiększenie takie nie powinno przekraczać dwukrotnych odległości, określonych w art. 1 i 2.

Art. 4. Właściwa władza może, w przypadkach wyjątkowych po uzgodnieniu warunków z zarządem kolei, udzielać pozwoleń na wznoszenie lub przebudowywanie budowli i składów w odległości mniejszej od ustalonej w artykułach poprzedzających.

Art. 5. (1) W odległości mniejszej niż 4 m od granicy gruntu, będącego w zarządzie kolei, nie wolno robić rowów i wykopów dla wydobywania gliny, piasku, żwiru, kamieni, torfu i t. p. lub dla innego celu.

(2) Zarządowi koli służy prawo zwiększenia lub zmniejszenia wymienionej w ust. (1) odległości w przypadkach, uzasadnionych właściwościami geologicznemi gruntu.

(3) Jeżeli na roboty, wymienione w ust. (1), wykonywane w odległości 4 do 20 m od granicy gruntu, będącego w zarządzie kolei, wymagane jest zezwolenie władzy administracji ogólnej, ma ona przed wydaniem zezwolenia zasięgnąć opinji właściwego zarządu kolei.

(4) Ograniczenia prawa poszukiwania i robót górniczych w pobliżu torów kolejowych normuje prawo górnicze.

Art. 6. (1) Grunty można zadrzewiać (zakrzewiać) w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi toru kolejowego.

(2) W przypadkach potrzeby usunięcia zadrzewienia (zakrzewienia), pogarszającego widzialność sygnałów i pociągów na przejazdach lub powodującego zaspy śnieżne, powiatowa władza administracji ogólnej na wniosek zarządu kolei — po wysłuchaniu stron co do celowości usunięcia zadrzewienia (zakrzewienia) — zarządzi usunięcie zadrzewienia (zakrzewienia) za odszkodowaniem, ustalonem w trybie, określonym w art. 8.

(3) Jeżeli chodzi o usunięcie zadrzewienia (zakrzewienia) z państwowych gruntów leśnych dla celów kolei państwowych, zarząd kolei zwraca się bezpośrednio do władzy, pod której zarządem grunty te pozostają.

(4) Zarząd kolei może w przypadkach wyjątkowych zezwalać na zadrzewienie (zakrzewienie) gruntów oraz na pozostawienie zadrzewienia (zakrzewienia) w odległości mniejszej od wymienionej w ust. (1).

Art. 7. (1) Zarząd kolei ma prawo za odszkodowaniem ustalonem w trybie, określonym w art. 8, urządzać i utrzymywać na obcym gruncie pasy ochronne przeciwpożarowe i zasłony odśnieżne.

(2) Koszty urządzenia i utrzymywania pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odśnieżnych ponosi zarząd kolei, jednakże w przypadkach, gdy zadrzewienia (zakrzewienia), powodujące potrzebę pasów ochronnych przeciwpożarowych, powstały po wybudowaniu kolei, urządzenia i utrzymanie tych pasów oraz związane z tem koszty obciążają właścicieli zadrzewionych (zakrzewionych) gruntów.

(3) Sposób urządzania i utrzymywania pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odśnieżnych określi rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych oraz Rolnictwa i Reform Rolnych.

(4) Właściciele i użytkownicy gruntów, przylegających do kolei, są obowiązani dozwolić organom kolejowym wstępu na te grunty dla urządzenia i utrzymywania na nich pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odśnieżnych.

Art. 8. (1) Wysokość odszkodowania (art. 6 ust. (2) i art. 7 ust. (1)) ustala zarząd kolei w drodze porozumienia z osobami interesowanemi. W razie niedojścia do porozumienia wysokość odszkodowania określa sąd.

2) Wysokość odszkodowania za usunięcie zadrzewienia (zakrzewienia) z państwowych gruntów leśnych dla celów kolei państwowych (art. 6 ust. (3)) i za urządzenie pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odśnieżnych na tych gruntach (art. 7 ust. (1)) ustala się według zasad, obowiązujących w administracji lasów państwowych.

(3) Ustalenie wysokości odszkodowania nie wstrzymuje wykonania zarządzeń i robót, przewidzianych w art. 6 ust. (2) i (3) oraz w art. 7 ust. (1) i (4).

(4) Osobom, które naruszyły przepisy art. 1, 2, 3, 5 ust. (1), art. 6 ust. (1), nie należy się odszkodowanie za szkody, powstałe z powodu naruszenia tych przepisów.

Art. 9. W razie wykonywania budowli lub jakichkolwiek urządzeń i robót wzdłuż linij kolejowych wbrew przepisom ustawy niniejszej lub przepisom, na jej podstawie wydanym, właściwa władza na wniosek zarządu kolei zarządzi na koszt winnego doprowadzenie otoczenia kolei do stanu zgodnego z powyższemi przepisami.

Art. 10. Kto wznosi lub przebudowuje budowle lub składy, wykonywa roboty ziemne lub zadrzewia (zakrzewia) grunty wbrew przepisom ustawy niniejszej lub rozporządzeń, wydanych na jej podstawie, karany będzie w drodze administracyjnej aresztem do dwóch tygodni lub grzywną do 500 złotych, jeżeli nie podlega ukaraniu w myśl art. 399 — 407 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 202).

Art. 11. (1) Przepisy ustawy niniejszej nie dotyczą torów, służących wyłącznie do użytku zakładów przemysłowych oraz do innego użytku prywatnego, kolei miejskich, jako też kolei użytku publicznego trakcji niemechanicznej (konnej).

(2) Przepisy art. 1 ust. (1) i (3) oraz art. 2 nie dotyczą kolei o silniku mechanicznym nieparowym.

(3) Przepisy art. 1, 2, 3, 5 i 6 nie dotyczą budowli, składów, zadrzewienia i robót ziemnych, wykonywanych przez zarząd kolei na terenie kolejowym, oraz składania materjałów teletechnicznych tudzież robót, wykonywanych przez przedsiębiorstwo państwowe „Polska Poczta, Telegraf i Telefon".

Art. 12. (1) Przepisy ustawy niniejszej nie dotyczą budowli i urządzeń, istniejących w chwili wejścia w życie ustawy niniejszej, nie odpowiadających jej przepisom, jeżeli budowle te i urządzenia powstały zgodnie z obowiązującemi dotychczas przepisami i nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Budowli tych nie można rozbudowywać i przebudowywać bez zezwolenia właściwej władzy, uzgodnionego z zarządem kolei.

(2) W przypadkach, gdy po wejściu w życie ustawy niniejszej zajdzie konieczność usunięcia istniejących budowli ze względów bezpieczeństwa ruchu kolejowego, usunięcie to może być dokonane tylko w drodze przeprowadzenia postępowania wywłaszczeniowego na zasadach ogólnych.

Art. 13. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Komunikacji i Ministrowi Spraw Wewnętrznych stosownie do zakresu ich działania w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.

Art. 14. (1) Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1934 r.

(2) Jednocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie dotychczasowe przepisy, wydane w przedmiotach, unormowanych ustawą niniejszą.

(3) W szczególności tracą moc obowiązującą:

1) dekret niemieckiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Robót Publicznych z dnia 23 lipca 1892 r. o zażegnywaniu niebezpieczeństwa pożaru przy wznoszeniu budowli i składaniu materjałów w pobliżu kolei (Ministeriablatt für die innere Verwaltung 351, EV, B, 93 z 1892 r.);

2) §§ 99 — 101 rozporządzenia cesarskiego o porządku ruchu kolei żelaznych (Eisenbahnbetriebsordnung) z dnia 16 listopada 1851 r. (Dz. u. p. aust. z 1852 r. Nr. 1);

3) §§ 25 — 27 rozporządzenia Ministerstwa Handlu z 25 stycznia 1879 r. (Dz. u. p. austr. Nr. 19).

4) art. 153 ogólnej ustawy z 1906 r. o rosyjskich kolejach żelaznych i załączone doń przepisy o budowlach, składach, robotach ziemnych i zadrzewieniu w pobliżu linji dróg żelaznych wraz z późniejszemi zmianami:

5) art. 1 pkt. 1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 599) co do wydawania przez Ministra Komunikacji przepisów o oddaleniu od terytorjum kolejowego budynków i składów materjałów oraz o szerokości pasa ogniochronnego.

Prezydent Rzeczypospolitej: **I. Mościcki**
Prezes Rady Ministrów: **J. Jędrzejewicz**
Minister Spraw Wewnętrznych: **Bronisław Pieracki**
Minister Komunikacji: **M. Butkiewicz**

154.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 lipca 1934 r. Nr. U. Z. II.-25/16 w sprawie wydania „Instrukcji o sprawdzaniu i utrzymaniu urządzeń nastawczych i blokowych Nr. E. 9".

Niniejszem zatwierdzam Instrukcję o sprawdzaniu i utrzymaniu urządzeń nastawczych i blokowych Nr. E9, która ukaże się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1935 roku.

155.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 7 lutego 1934 r. Nr. U. M.-V-421/6 ustalające „Warunki ogólne wykonywania robót budowlanych przez przedsiębiorców na Polskich Kolejach Państwowych".

§ 1. Ustalam „Warunki ogólne wykonywania robót budowlanych przez przedsiębiorców na Pol-

skich Kolejach Państwowych", które wydane będą oddzielnie.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 października bieżącego roku.

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

156.

Nr. DR-117-1/1 z dn. 16 sierpnia 1934 r. w sprawie zawiadamiania Ministerstwa Komunikacji o wydarzeniach z drogami publicznemi.

Wobec zachodzących faktów, że Ministerstwo Komunikacji dowiaduje się dopiero z pracy codziennej o takich wydarzeniach, jak zniszczenia dróg przez katastrofy żywiołowe, załamania mostów, nadzwyczajne wypadki ruchu, pociągające za sobą liczne ofiary w ludziach i t. p., — proszę Pana Wojewodę o bezpośrednie powiadamianie Ministerstwa Komunikacji telegraficznie lub telefonicznie o wszelkich tego rodzaju katastrofach.

Równocześnie proszę Pana Wojewodę o zarządzenie, aby pp. Starostowie donosili o szczególnie ciężkich wydarzeniach bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji zaraz po zawiadomieniu Pana Wojewody.

Telegraficzne doniesienia proszę adresować do Ministerstwa Komunikacji Departamentu Dróg kołowych, telefoniczne zaś od godz. 8-ej do 15, aparat Nr. 908-05 Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego i od godz. 15-ej do 20-ej centrala 552-00.

SPROSTOWANIE.

W Dz. Urz. M. K. Nr. 20 z 1934 r. poz. 67 str. 204 powinno być wydrukowane — zamiast: Parczyński Adam, st. technik — Porczyński Adam.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 71971. 27.VIII.34. 8.200.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30653. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.